



El proyecto Downtown 10 se inició en el 2019 con la identificación de 18 alternativas iniciales a evaluar. Las siguientes diapositivas lo llevarán a través del proceso de evaluación.



El proceso de evaluación de alternativas es un componente clave para el cumplimiento con el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional o NEPA. Comenzando con el estudio del corredor Re imagine I-10, a través del refinamiento de alternativas conceptuales como parte del proyecto Downtown 10, la identificación de alternativas viables y la eventual selección de la alternativa preferida recomendada, TxDOT evalúa alternativas en cada paso del proceso de NEPA utilizando criterios de restricción ambiental y de ingeniería. Para el análisis de las alternativas conceptuales se incluyen consideraciones de movilidad, diseño, multimodales y consideraciones ambientales las cuales incluyen posibles impactos en el derecho de vía.

A través de la primera fase de análisis, las 18 alternativas iniciales fueron reducidas a 9 alternativas conceptuales. Estas alternativas conceptuales a la vez fueron examinadas hasta llegar a las 3 alternativas viables recomendadas y la alternativa de no construir para recibir comentarios públicos adicionales y continuar evaluando. Como se mencionó en la estación 1, este proyecto sigue el proceso de la NEPA y, como parte de ese proceso, el escenario No-Construir, o no hacer nada, también debe ser analizado en cada fase del proyecto. Después de esta reunión del alcance público, las alternativas viables, incluyendo las alternativas viables recomendadas por las agencias y el público, serán estudiadas a fondo y se recopilarán datos adicionales para así llegar a la alternativa preferida recomendada. Los comentarios del público y de las partes interesadas serán recibidos, revisados y considerados como parte del proceso de selección en cada paso.

 CRITERIOS DE EVALUACIÓN PRELIMINARES 			
 MOVILIDAD	 MULTIMODAL	 MEDIOAMBIENTE	 DISEÑO
<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de Servicio (Promedio) • Índice de Tiempo de Viaje • Porcentaje de Servicio • Manejo de Accidentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones para peatones • Instalaciones para bicicletas • Instalaciones para el transporte público • Instalaciones para el transporte de mercancías 	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos a Terrenos • Desplazamientos • Estructuras Historicas • Materiales Peligrosos • Impactos a la Comunidad • Conocimientos limitados de inglés/Minorias/Comunidades de Justicia Ambienta • Adquisición de ROW • Impactos a los Recursos Naturales • Sitios Arqueológicos Registrados • Otros 	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimento • Requerimientos de Diseño • Complejidad de Construcción & Mantenimiento • Costo de Construcción

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166 30 de noviembre del 2022

Criterios de evaluación preliminar fueron categorizados en relación con las metas y objetivos iniciales del proyecto. Cada categoría carga el mismo peso que las otras categorías. Hay varios elementos en cada categoría a considerar al identificar la puntuación para cada categoría.

El equipo del proyecto está estudiando las alternativas para determinar qué tan bien cumplen con los criterios, en relación con otras alternativas y la de No-Construir.

Criterios de evaluación relacionados con la movilidad incluyen evaluar el nivel de servicio de la carretera, o la capacidad de abordar la congestión prevista, el índice de tiempo de viaje que destaca la eficiencia de viaje de una alternativa, así como el manejo de incidentes que refleja la habilidad de responder a emergencias o accidentes en el corredor.

Criterios de evaluación multimodal incluyen qué tan bien el diseño se adapta al transporte para quienes no viajan en automóvil. Peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y tráfico de carga se consideran durante el proceso de evaluación.

Criterios de evaluación ambiental incluyen las limitaciones ambientales identificadas y los impactos ambientales potenciales cuantificados a la medida posible para cada alternativa. Esto incluye la identificación de impactos potenciales al medio ambiente humano y natural, tales como impactos a recursos históricos, impactos a sitios potenciales de materiales peligrosos, impactos a poblaciones minoritarias y de bajos ingresos e impactos a propietarios adyacentes, entre otros.

Criterios de evaluación relacionados con el diseño incluyen condiciones del pavimento, requisitos de diseño actualizados, la complejidad y el mantenimiento de la construcción, así como el costo relacionado con la construcción de la nueva carretera.

MATRIZ DE EVALUACIÓN PRELIMINAR									
Puntuación Promedio y Clasificación									
Alternativa	No construir	A Sólo Rehabilitación	B Sólo Reconstrucción	C Sólo modificaciones en la rampa	D Modificaciones de la rampa con carril adaptativo	E Carril adicional de uso general	F Concepto de binet	G Carril adicional para uso general, modificaciones en la rampa y carril adaptable	H Carril adicional para uso general, modificaciones en la rampa y carril adaptable, y colector de distribución
Movilidad Movilidad Calificación Promedio	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Medio	Bajo	Medio	Medio	Alto
Multimodal Multimodal Calificación Promedio	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio	Alto	Alto
Medioambiente Medioambiente Calificación Promedio	Alto	Alto	Alto	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
Diseño Diseño Calificación Promedio	Bajo	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Bajo	Medio	Medio
Clasificación General	9°	8°	4°	6°	3°	7°	5°	2°	1°
Recomendado para una evaluación	✓*	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓

* Requisito por la NEPA

Escala Bajo (Rojo) = menos deseable; Alto (verde) = Más deseable

Las 9 alternativas conceptuales se evaluaron utilizando varias medidas para cada criterio. Todas las 9 alternativas conceptuales se examinaron al mismo nivel. Después fueron clasificadas por su puntaje general. Al momento, se proponen las 3 alternativas conceptuales principales y No-Construir para pasar a la siguiente fase de selección. Siéntase libre de pausar el video aquí para revisar la matriz de evaluación y cómo se clasificó cada alternativa.



El escenario de No-Construir ocupó el último lugar de las 9 alternativas generales porque tiene una puntuación baja en las categorías de movilidad, multimodal y diseño. Sin embargo, la alternativa de No-Construir se trasladará a la siguiente fase de selección según lo requiere la NEPA para utilizarla como base para evaluar los posibles impactos ambientales.



La alternativa A no es recomendada para evaluación adicional. Aunque no se necesita derecho de vía adicional, la rehabilitación de la carretera existente no proporciona la movilidad adicional y las mejoras multimodales deseadas para el proyecto. Además, el mantenimiento continuo requerido para esta alternativa no es deseable.



La alternativa B consiste en reconstruir la carretera actual. No se recomienda para evaluación adicional debido en parte a su habilidad limitada para abordar problemas operacionales y de capacidad con las configuraciones de rampas y carriles existentes. Además, la alternativa no ofrece opciones para un viaje confiable y no proporciona acomodo continuo para ciclistas y peatones.



La alternativa C no se recomienda para seguir adelante. Esta alternativa tiene un puntaje bajo en movilidad ya que no aborda la demanda en el corredor. Además, el mantenimiento continuo requerido para esta alternativa no es deseable.



La alternativa D se recomienda para evaluación adicional ya que aborda la mayoría de los criterios de puntuación. Se proporcionará información adicional para la alternativa D en las próximas estaciones.



La alternativa E no se recomienda para evaluación adicional. Esta alternativa agrega un carril de uso general, pero no proporciona conectividad mejorada para ciclistas y peatones.



La alternativa F no se recomienda para evaluación adicional. La alternativa incluye un túnel a desnivel por debajo del centro de la ciudad. Aunque un túnel puede permitir mejor conectividad para bicicletas y peatones (a nivel), un túnel conlleva costos significativos, así como obligaciones de mantenimiento a largo plazo. Además, aunque no se ilustra, la Alternativa F requeriría una gran cantidad de derecho de vía en cada extremo para la entrada y salida del túnel.



La Alternativa G se recomienda para evaluación adicional. Hay mejoras significativas en la conectividad multimodal entre otros atributos. Se proporcionará información adicional para la alternativa G en la próxima estación.



La alternativa H ocupa el primer lugar entre las 9 alternativas conceptuales, ya que cumple con los criterios de evaluación mejor que las otras alternativas. Se proporcionará información adicional para la alternativa H en la próxima estación.